



TITLE:

支那航域に於ける日英船

AUTHOR(S):

佐波, 宣平

CITATION:

佐波, 宣平. 支那航域に於ける日英船. 東亞經濟論叢 1942, 2(3): 696-718

ISSUE DATE:

1942-09

URL:

<http://hdl.handle.net/2433/128711>

RIGHT:

京都市大學經濟學部
東亞經濟研究所

年四回（二月、五月、九月、十二月）發行

東亞經濟叢論

第貳卷 第參號

昭和十七年九月

東印度農林業の性格……………	經濟學博士 目崎憲司
佛印に於ける協同組合について……………	經濟學博士 松岡孝兒
北支の小作制度……………	經濟學博士 八木芳之助
江北の鹽墾公司考……………	經濟學士 天野元之助
清代貨幣考……………	經濟學士 穗積文雄
支那航域に於ける日英船……………	經濟學士 佐波宣平
支那女子紡績労働者創出過程の特質……………	經濟學士 岡部利良
南方物價對策の諸問題……………	經濟學博士 谷口吉彦
附錄 南方文獻目錄……………	

（禁轉載）

有斐閣發賣

支那航域に於ける日英船

佐 波 宣 平

從來發表されてゐる在支列國海運關係の論文が言ひ合せたやうに、内河・沿岸航行權益の問題が、然らざれば在支外國汽船諸會社の沿革事情に終つてゐるに對して、本稿は支那並びに列國海運の性格を特に歴史的發展段階に於いて把握することによつて、支那航域に於ける列國海運の抗爭を本質的に明かにしやうとする。この場合、本稿は列國海運の出方のみを一方的に問題とするものではない。それが抗爭地盤とする支那自體の航運業の性格または發展段階を常に併せ考察する。次にまた、本稿は列國海運のうち、支那航域に取分けて大きい勢力をもつイギリス並びに日本を擇ぶけれども、これを東洋航域一般との關係に於いて考察する。かくすることは單に日英海運の性格のみならず、また、支那航域または支那航運業の性格をよりよく把へ得ると考へるからである。

一 海運經濟の三つの型

海運一般でなく、國民經濟としての海運の在り方は、筆者に據れば、三つの型に分たれる。(一)アメリカ型、(二)日本型、(三)イギリス型。

第 1 表
アメリカ船舶就航状態¹⁾

年 次	外 國 貿 易 船 就 航 船	沿 岸 内 河 貿 易 就 航 船
1789	124	69
1800	667	272
1810	981	405
1820	584	588
1830	538	517
1840	763	1,177
1850	1,440	1,798
1860	2,379	2,645
1870	1,449	2,638
1880	1,314	2,638
1890	928	3,409
1900	817	4,287
1910	783	6,669
1915	1,863	6,486
1920	9,925	6,358
1925	8,151	9,216
1928	6,934	9,706
1929	6,906	9,526
1930	6,296	9,723
1931	5,576	10,286
1932	5,071	10,728
1933	4,701	10,313
1934	4,598	10,220
1935	4,560	10,049
1936	4,159	10,300
1937	3,834	10,800
1938	3,551	11,064

單位 1,000 總噸

第一型は本來、内陸的な自足經濟に立つ國の海運の在り方である。従つて、ここでは内陸交通機關としての鐵道・道路・内水路は重要問題となるが、「外國との交易路としての海洋」または「外國貿易補助手段としての海運」は國民經濟的にはそれほど強く認識されない。要するに、ここでは海運は原則として消極的である。アメリカに於いては、大湖船が全船腹に對して占める割合は一九一四年には五割二分の多きを、最近でも二割以上を示してゐる。これは云ふまでもなく、アメリカで國內航運が著しく大きな役割を示し、海運が對外性に乏しいことを告げるものであつて、事實、これを外國貿易就航船と沿岸内河就航船との比較に於いて見るに後者が著しく優位にある。(第一表参照)更にまた、アメリカ船が自國の外國(海上)貿易に参加し、載貨する割合を調ぶるも、近來こそ三割五分を示すが、第一次世界大戰前は一割を割つてゐた。(第二表参照)なほ、この第一型に屬するもの

1) U. S. Dept of Commerce, Statistical Abstract of the United States, 1939.; U. S Dept of Commerce, Bureau of Marine Inspection and Navigation, Merchant Marine Statistics.

第 2 表

アメリカ船のアメリカ海上貿易載貨割合¹⁾

年 次	アメリカ船載貨計 輸 出 入	輸出入合計
1821	千噸 % 113,119 (88.7)	千噸 127,560
1830	129,918 (89.9)	144,366
1840	198,425 (83.9)	239,327
1850	239,272 (72.5)	330,037
1860	507,248 (66.5)	762,289
1870	352,969 (35.6)	991,897
1880	258,347 (17.4)	1,482,612
1890	202,451 (12.9)	1,573,568
1900	195,084 (9.3)	2,089,529
1905	290,608 (12.1)	2,393,890
1910	260,837 (8.7)	2,982,800
1915	571,932 (14.3)	3,992,625
1920	5,071,623 (42.7)	11,874,998
1925	2,577,417 (34.1)	7,560,976
1930	2,421,684 (33.8)	7,157,827
1931	1,616,256 (34.8)	4,638,802
1932	1,104,148 (34.7)	3,186,276
1933	836,260 (36.5)	2,291,883
1934	1,151,188 (35.2)	3,267,212
1935	1,224,676 (36.0)	3,400,022
1936	1,441,886 (35.7)	4,033,872

支那航域に於ける日英船

第二卷 六九八 第三號 一四二

に支那海運があるが、これは本稿の主題上後段に言及する。

第二型は原則として、外國の原料市場並びに販賣市場と本質的聯關を持たずしては基本産業の存立し能はざる國がもつところの海運の在り方であつて、ここでは海運はその國の産業貿易と緊密な依存關係に立ち、海運は産業貿易と共に發展する。日本海運はこの型に屬する。日本國民經濟にとつて外國へ通ずる航路は生命線であり、海運は最重要産業部門の一つとして積極政策の對象となる。自國の對外海上貿易に自國船が參加する割合は著しく高く、海運は常に對外性を示してゐる。(第三・四表參照)

第三型は積極性に富む點に於いて第二型と同様であるが、これは自國産業貿易の補助手段であると同時に、更に發展して、海運のために海運を營む段階にある國のもつところの海運の在り方である。イギリス海運がこの型

1) 遞信省管船局、海事資料第7號(昭13, 3月); U. S. Dept of Commerce, Merchant Marine Statistics.

に屬す。第五表が示すやうにイギリス本國出入船舶のうち、イギリス船は過半を占めるが、さりとて第二型の如く自國中心の對外貿易就航に主力を注いでゐるのでもなければ、また第一型の如く國內貿易に全力を擧げてゐるのでも勿論ない。第六表を見るに、イギリスでは内國貿易就航船は全所有船腹の七%未満にしか當らず、反對に外國貿易就航船は實に九三%の多きを占めてゐる。ところで、これらの外國貿易就航船は自國中心の對外貿易航

第 3 表 日本出入外國貿易船舶國籍別割合

年 次	日 本	支 那	イギリス	ド イ ツ	オランダ	ノールウェー	アメリカ	其他共計
大正 12	62.51	0.27	17.63	1.22	1.95	1.00	10.16	100.00
13	60.92	0.36	20.07	1.69	2.02	1.97	8.63	100.00
14	65.76	0.06	18.49	1.92	1.90	0.47	8.23	100.00
15	64.93	0.07	18.98	2.01	1.95	0.89	8.04	100.00
昭和 2	66.59	0.09	17.83	1.93	2.73	1.04	6.93	100.00
3	63.53	0.04	17.41	2.30	2.32	1.77	6.67	100.00
4	66.80	0.11	17.00	2.66	1.99	1.75	6.40	100.00
5	68.50	0.26	13.43	2.70	0.54	1.63	6.18	100.00
6	70.93	0.17	12.53	1.90	0.52	1.64	5.70	100.00
7	70.59	0.09	13.39	1.69	0.59	2.04	6.03	100.00
8	70.13	0.53	13.15	2.42	0.67	2.20	5.62	100.00
9	69.05	1.80	14.86	2.62	0.81	2.97	5.22	100.00
10	64.34	2.45	14.42	2.59	0.58	3.90	5.07	100.00
11	64.65	4.35	13.66	2.21	0.51	4.11	4.01	100.00

備考 本表は出入船舶噸数の割合を示す。 日本船のうちには關東州置籍船を含む。

支那航域に於ける日英船

第二卷 六九九 第三號 一四三

1) 大藏省外國貿易年表より作成。

第 4 表
日本内外船舶載貨割合¹⁾

	日 本 船	外 國 船
大正 4	70.95	27.35
5	72.75	24.41
6	79.61	17.95
7	87.92	10.36
8	80.78	17.86
9	72.16	26.25
10	74.22	23.95
11	* 41.99	13.13
12	* 46.12	18.48
13	61.93	37.05
14	68.62	30.38
15	61.40	32.18
昭和 2	67.61	30.77
3	67.41	29.84
4	67.98	29.49
5	66.45	30.94
6	67.11	30.55
7	65.93	31.48
8	66.92	30.29
9	66.64	30.46
10	65.99	32.31
11	64.99	32.77

備考 (1) 本表は日本船・外國船の搭載せる外國貿易貨物の價額の割合を示す。
(2) 日本船と外國船との載貨割合の合計が100%にならざるは、このほかに未詳船舶の載貨あるためにして、この未詳船舶のうち關東州置籍船（事實上の日本船）はその大部分を占む。* 大正11~12年度の日本船の載貨割合が特に小なるは、未詳船舶の載貨が日本船の載貨に略々近き數字を示し居れるためである。

路を主たる領域とするのでなく、第七表の示す如く、第三國間貿易に進出してその半ばをイギリス船で載貨してゐる。イギリス船が世界の七洋を制覇すると言はれる所以である。なほ、より小規模ではあるが、この型に屬するものとして、ノールエー・ギリシヤの海運がある。殊に著しいのはノールエーの油槽船であつて、石油の國內産額殆んどなくまた石油工業も發達し居らざるノールエーは所有油槽船噸數に於いて世界第三位にある。海運のかうした三つの型は先づ國民經濟の自然地理的制約の相違に基因すると見られるが、我々はより多く歴史的發展段階について考へなければならぬ。例へば現在第一型のアメリカにしても十九世紀中葉までは建國の新銳意氣を身につけて、それまで散々にアメリカ船を束縛したイギリス船に果敢な戦を挑んだ歴史をもつてゐる。東洋貿易に於いて當時のアメリカ・クリツパア船はイギリス船に後塵を拜せしめた輝しい記録をもつてゐる。²⁾ 事實、

1) 大藏省外國貿易年表より作成。
2) 佐波、イギリス船海條例廢棄の歴史的意義、海運、234號参照。

第 5 表¹⁾

イギリス本國出入船舶中イギリス船と外國船との割合

年 次	イギリス船	外 國 船
1913	56.58	43.42
1924	60.09	39.91
1925	61.93	38.07
1926	64.71	35.29
1927	61.70	38.30
1928	62.28	37.72
1929	60.95	39.05
1930	58.61	41.39
1931	58.28	41.72
1932	57.89	42.11
1933	56.58	43.42
1934	55.21	44.79
1935	54.83	45.17
1936	54.29	45.71
1937	53.38	46.62

船舶には汽船・汽機船のほか帆船を含む。本表は空載船・貨載船の純噸數比較

大英統計局に於ける日英常

第 6 表 イギリス船の貿易別配船状態²⁾

年 次	内國貿易就航船		外國貿易就航船	
	總 噸 數	割 合	總 噸 數	割 合
1928	1,132,942	6.15%	18,040,153	93.85%
1929	1,229,965	6.28	18,344,646	93.72
1930	1,301,789	6.72	18,076,130	93.28
1931	1,230,222	6.95	16,465,445	93.05
1932	1,145,370	6.91	15,426,147	93.09
1933	1,098,812	6.89	14,840,828	93.11
1934	1,078,591	6.77	14,846,198	93.23
1935	1,100,275	6.84	14,995,932	93.16
1936	1,111,871	6.81	15,226,224	93.19
1937	1,159,712	6.94	15,549,418	93.06

船舶は汽船・汽機船のほか帆船を含む。但し内河就航船を含みます。

統計年 1937 統計局 大英

1) 2) Board of Trade, Statistical Abstract for the United Kingdom, 1939. p. 358, 366. より作成。

第7表 イギリス船の世界諸港出入割合¹⁾

航路	船舶國籍	1913	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935
イギリス領土と 相 互	イギリス船 外 國 船	94.3 5.7	95 5	95 5	95 5	96 4	95 5	95 5	96 4	94 6	93.8 6.2	93.4 6.6	93.2 6.8	92.3 7.7	92.3 7.7
イギリス領土 と外國との間	イギリス船 外 國 船	61.9 38.1	62 38	65 35	67 33	70 30	67 33	67 33	65 35	64 36	64.4 35.6	64.3 35.7	59.6 40.4	58.9 41.1	55.7 44.3
外國相互間	イギリス船 外 國 船	56.1 43.9	54 46	56 44	59 41	62 38	58 42	58 42	57 43	41.5 58.5	55.5 44.5	51.2 48.8	49.0 51.0	48.4 51.6	47.1 52.9

本表は載貨入港船の純噸数の割合を示す。 イギリス領土のうちにはイギリス本國を含む。

第一表、第二表の告げるやうに、當時のアメリカでは外國貿易就航船腹は沿岸内河貿易就航船腹を凌駕し、また海上貿易載貨割合も著しく大きかつた。即ち、對外的積極性に富む第二型の海運であつた。しかるに、南北戦争によつて膨脹したアメリカ大陸の開発熱はアメリカをして海から陸へ轉換せしめ、その後のアメリカ海運をして永く自足經濟の域内を出ない——即ち、本稿の謂はゆる第一型の——消極的航運にとどめしめてゐる。もつとも一九三六年商船法以後のアメリカ海運は刮目すべき新しい發足をなしてゐる。その新體制は現にアメリカの戰時海運政策に大きく寄與しつつある。併し、本稿が考察する東洋または支那航域に關する限り、アメリカ海運はなほ言ふに足るべき存在でない。(従つて、本稿は在支外國船として日英船を擇び、アメリカ船を省いた。)

第二型に屬する日本海運が歴史的發展を通してこの第二型に今日到達したものなること、ここで詳説の要はあ

1) Chamber of Shipping of the United Kingdom. Annual Report and Report of Proceedings, 各年版より。

るまい。江戸時代の日本は永く封鎖的自給經濟に甘じて外國に通ずる大船は寧ろこれを政策的に禁止してゐた。日本海運が本格的發展を辿つたのは明治維新以後、否、日清戰爭以後日本の近代工業（始めは主に紡績工業）が成立してからのことである。勿論、一般に言はれるやうに、日本海運の發展は戰爭と密接な關聯を有し、日清戰爭直後の海運造船獎勵政策をもつてエポックとすることは出来るが、他方また、後段説くであらうやうに、經濟的にはこの時代に確立した日本紡績業のために海外航路へ伸び得たのである。

また、第三型のイギリス海運にあつても、初めから第三型として發足したのではない。中世のイギリスは自足經濟の下に極めて消極的な貿易に終始し、専らハンザ同盟船やイタリー船の來航に依つてヨーロッパ大陸と受動的に交通してゐたのであつて、貿易従つて海運が多少とも積極性を取り初めたのは十四世紀後期にエドワード三世がフランダースから毛織工を招聘してイギリス・マニユファクチュアの基礎を築いて以來のことである。そして、爾後、海外植民地の建設擴大と國內産業革命の完成によつてイギリス海運は益々對外的積極性を加へ、前世紀中葉に航海條例を廢業して以後は遂に第三型にまで發展したのである。即ち、イギリスの海運は典型的に規則正しく第一型→第二型→第三型の發展を示す。

ところで、本稿で特に問題とするイギリスと日本との海運をより立入つて考察したい。夙に産業革命を了へて前世紀中葉以後、國際的自由貿易によつて據つてゐるイギリスにあつては、海運は自國産業貿易の補助手段であると同時に、更にその段階を超えて第三國間航路にも大きな勢力を示してゐる。「國旗（船舶）は貿易に従ふ」か「貿易は國旗に従ふ」か、乃至は「國旗は貿易と共に進む」か、その何れかは問題であるが、とにかく國旗と貿易

1) 佐波，中世イギリスの海運政策，經濟論叢52卷3號參照。

易とが關聯づけられて考へられるのは第二型の段階である。これに對し、第三型では、海運は第三國間航路にも大に進出して自國産業貿易に一應關係なき航域にも活動し、全く「海運のための海運」を營む。これに比すれば第二型の日本海運はより多く自國産業貿易と關聯を有する。これは殊に本稿の考察領域である東洋航域に於いて然りとなし、印度の棉花・銑鐵、馬來のゴム・鑽石、蘭印の石油、濠洲の羊毛等、日本基本産業にとつて不可欠の原料を輸入するため、そしてこれらの地域に綿絲布その他日本商品を輸出するために、日本の海運は東洋航域を主要活動領域としてゐる。勿論、日本船とても、例へば馬來のゴム、比島砂糖、濠洲の小麥をヨーロッパやアメリカへ輸送すべく罷はゆる第三國間航路にも從事する。また、アメリカとヨーロッパとを結ぶ大西洋航路に於ける日本船の勢力も決して看過し得ない。日本海運が一般的に國際航路で擧げる運賃収入は、よく日本の國際收支を有利に導いてゐる。併し乍ら、全體の活動からすれば、その第三國間航路の活動はなほ小さな割合に過ぎない。要するに、日本海運は自然地理的制約よりも寧ろ日本産業資本との本質的歴史的關聯の故に、東洋航域——特に日本と東洋各域を連絡する航路——を主要領域とする。しかるに、イギリスにとつては、この東洋航域はその自治領・屬領の利害に關するもので、その故に間接的である。決して本國の基本産業の隆替を左右する程に生命線的な航路ではない。ここに於いて、當然に、東洋航域に對するイギリスと日本との間に立場の上での大きな相違が起る。單に海運運賃を擧げんがために既得航路の維持にこれ努めんとするものと、自國基本産業の確立發展のために航路の確保擴張に懸命なるものとの間に。

なほ、東洋航域と言ふ場合には勿論支那航域もその中に含むが、本稿では、以下の如く、先づ支那を除く東洋

航域一般について、次に支那航域について考察した。

二 東洋航域に於ける日英船

日本が近代産業を定立するまで——従つて大體に第一次世界大戰まで——の東洋航域が殆んどイギリス海運の支配下にあつたことは多言を要しない。僅に、海商國として古い傳統を有し蘭領印度に絶大な權益を有するオランダ商船と、そして、ビスマルクの政策轉換以來東漸する植民地勢力を背後に擔ふドイツ商船の活躍があつたが前者は歴史古きも積極性を缺き、後者は折角勃興しつつその途上で世界大戰に挫折した。かくして、東洋水域は他の世界水域と等しく殆んどイギリス商船の旗の下にあつた。いま、これを日本を中心とする東洋諸航路について見るも、日本への棉花の大宗である孟買・日本航路に於いて一八八八年二月五日成立した定期船同盟の積取比率は第八表の如くイギリス船が壓倒的に優勢を示してゐる。だが、當時の日本海運は多數海運業者の合同によつて既にそれぞれ日本郵船と大阪商船の成立を見て居り、略々國內體制を整へてゐた。その上、既述の如く當時の日本紡績業の確立が日本海運を正に新しく海外に發展せしめやうとしてゐた。これは一八九三年日本郵船の孟買航路開設といふ形で實現された。即ち、同社は當時日本の最重要産業たる紡績業の資本團の支持の下に、敢然として日本・孟買間定期航路を開設し、英坭伊定期船同盟運賃（一七留比）より三留比安い明に挑戰的な運賃をもつて臨んだ。併し、開航後二年半の一八九六年五月六日、同社はそれまでの競争相手の孟買・日本航路同盟に加入權を得、そのプールポイント一八%をP.&O.から吐出さしめるのに成功した。而して、本航路は同年八月二

第 8 表 孟買・日本定期船同盟¹⁾ (1832年創立當時)

	1年航海回数	運 送 比 率	
		孟買—日本	日本—孟買
Peninsular & Oriental (英)	無 制 限	39/60	40/60
Austrian Lloyd (奥)	12	10/60	10/60
Navigazione general Italiana (伊)	12	11/60	10/60

支那航域に於ける日英船

第 9 表
孟買・日本定期航路同盟²⁾
(1913年現在)

船	主	運送比率
P. & O. (英)		28%
日 本 郵 船 (日)		28
大 阪 商 船 (日)		12
Societa Maritima (伊) (以前の N.G.I.)		16
Austrian Lloyd (奥)		16

第 10 表
孟買・日本定期航路同盟³⁾
(1928年現在)

船	主	年航海回数
P. & O. (英)		36
日 本 郵 船 (日)		36
大 阪 商 船 (日)		36
國 際 汽 船 (日)	孟→日 日→孟	12 2

第二卷 七〇六 第三號 一五〇

六日、日本遞信大臣から特別助成航路として指定され、更に第一次世界大戦前には大阪商船もこれに加入することとなり、第九表の如く、日本とイギリスとはその位置の轉倒を見るまでに發展を辿つた。そして、一九二八年には日本船が全く支配的地位を占めるに至つた。(第一〇表参照)

我々は日本産業が本質的に依據する航路に於いて日本海運が如何に國家並びに産業資本團から強い支持を受けるかについて知つてゐるが、就中、この孟買航路に於ける大日本紡績聯合會の支援は大である。例へば、日本商船の積取る印棉は現品が未だ奥地にある間に日本輸入商に買取られて引渡され、船積には自由に日本船を擇び得る仕組になつてゐる。これに對して、叙上見たやうに漸次後退を辿

- 1) Imperial Shipping Committee, British Shipping in the Orient, 1939, p. 79: 大阪商船譯, 東洋に於ける英國海運, 105頁。
- 2) 3) 日本郵船株式會社五十年史, 113~119頁, Imperial Shipping Committee, p. 79, 80.

第11表 カルカッタ・日本定期航路同盟¹⁾

船 主	年 航 海 数	
	1924年3月成立同盟規約	1928年10月成立同盟規約
日 本 郵 船 (日)	36	36
大 阪 商 船 (日)	12	24
British-India (英)	36	36
Indo-China (英)	36	36

支那航域に於ける日英船

るほかなきイギリス海運業は、最近特に、政府・貿易商・輿論の支援なきを歎く。

日本を中心とする他の印度定期航路であるカルカッタ・日本航路同盟に於いても、大體に右と同じ發展をとつてゐる。當初、カルカッタ・ラングーン・海峽植民地・支那・日本間航路は全くイギリス船主(ApcarとIndo-Chinaの兩社)の獨占するところであつたが、一九一一年に至つて日本郵船が割込を開始して以來、日英兩國の激しい競争下に置かれた。併し、ここでも日本船は著しい躍進を示した。第一次世界大戦に入つて疲勞したイギリス側

は先づ屈して一九一八年三月一八日、日本側と妥協、共に航路同盟を結成せざるを得なかつた。その運送比率は年航海數に於いてイギリス側五二に對して日本郵船は二六であつた。その後の發展が如何に日本海運の優勢を告げるか、第一表の如くである。この場合、カルカッタから日本への主要積荷が銑鐵・黃麻・ラックであつて、就中、銑鐵輸送が日本銑鐵輸入聯合會の支持を受けてゐることは注目し得る。²⁾

序に、日本・印度定期航路全體に於ける日英兩國船の近年就航量を參考までに掲げるに、第一二表の如く日本船が著しく優位にある。

東洋の他の定期航路のうち、日英船の競争を見る場合、問題となるのは先づ濠洲・日本航路である。同航路は一八七二年 Eastern and Australian Line によつて創設され、爾來永く同社の獨占の下にあつたが、一八九六年八月二六日、

- 1) Imperial Shipping Committee, p.84.; 大阪商船譯, 111頁; 大阪商船株式會社五十年史, 昭9, 293~296頁。
- 2) Imperial Shipping Committee, p.83, 84, 大阪商船譯, 110~112頁。

第12表 日本・印度定期航路配船國籍別¹⁾

年次	日本船		イギリス船		合計 總噸
	總噸	%	總噸	%	
1926	138,033	45.9	162,410	54.1	300,442
1932	205,761	73.9	72,506	26.1	278,267
1933	189,509	72.3	72,506	27.7	262,015
1934	235,023	71.1	95,514	28.9	330,537
1935	255,243	72.6	96,385	27.4	351,628
1936	295,137	73.6	105,695	26.4	400,832
1937	275,064	74.2	95,534	25.8	370,598

第13表 日本・濠洲定期航路配船國籍別²⁾

年次	日本船		イギリス船		合計 總噸
	總噸	%	總噸	%	
1926	55,817	77.0	16,672	23.0	72,489
1932	60,432	74.3	20,878	25.7	81,310
1933	61,894	74.8	20,881	25.2	82,775
1934	61,994	74.8	20,881	25.2	82,875
1935	79,547	79.0	21,233	21.0	100,780
1936	106,027	83.3	21,233	16.7	127,260
1937	113,917	84.3	21,233	15.7	135,150

經營)をして配船せしめた。そしてその後は漸次イギリス船を壓迫した。これを極く最近一九三八年七月成立の同盟規約に見るも、その積取比率はイギリス側二二・五%に對して日本側は七七・五%を示してゐる。³⁾ 因みに、本定期航路配船量を國籍別に見れば第一三表の如くである。

瓜哇・日本定期航路も日本産業にとつて極めて重要な東洋航路の一つであるが、これは日本船とオランダ船との獨占到係り、イギリス船には殆んど關係がない。従つて、ここでは言及を差控へるが、ただ、多年に亘る蘭印

日本郵船が日本遞信省より特定助成航路としての指定を受け同年一月その開航を爲してより、イギリス船との間に激しい競争がつづいた。併し前世界大戦によつて急速に發展した日本資本主義は、羊毛・鑽石・小麥等の主要原料を輸入する同航路の擴充を圖り、一九一六年一〇月には、大阪商船をして、一九二三年一〇月には日濠線(川崎汽船・國際汽船・山下汽船の共同

- 1) 日本郵船, 海運及經濟調査, 昭9, 10, 11, 12, 各下半期版。
- 2) 日本郵船, 海運及經濟調査, 昭9, 10, 11, 12, 各下半期版。
- 3) 日本郵船五十年史, 151頁: 大阪商船五十年史, 333~336頁: Imperial Shipping Committee, p. 85~87, 大阪商船譯, 113~115頁。

並びにオランダ本國政府の強力な支持にも拘らず、一九三四・三五年の日蘭海運會商に於ける重要議題がオランダ側の船主 Java-China-Japan-Line に「プールポイント三一%」を許すか、どうかと言ふことであつた程、左様に日本船の進出が目覺しいことを述べて置く。

馬來・日本間の貿易も大部分は日本船の運送に係るところで、イギリス船の積取は極めて少い。¹⁾ この方面の主要船積貨物が鑛石とゴムであつて、その輸送が前者は石原産業、後者は三井物産の船舶に依ることは周知の如くである。なほ、イギリス帝國海運委員會は佛印・タイ・比島・日本貿易もその殆んど全部が日本船によつて行はれると報告してゐる。²⁾

これを要するに、日本を中心とする東洋主要航路に於いて日本海運はイギリス海運との競争に於いて常にこれを後退せしめ、以前にイギリス船が占めてゐた壓倒的優勢を勝ち得てゐる。これは最近特に目覺しい。この場合我々は世界恐慌後の圓爲替安に乗つてゐる日本船を忘れてはならないし、また、日本海員生活水準の低位が日本海運進出の基本要因であることを知つてゐる。併し乍ら、より本質的なものとして日本海運が自國の基本産業と緊密な聯繫をとつて必死の開拓を爲しつゝある立場を考へなくてはならぬ。第二型の日本海運が産業資本と提携して生命線と恃むところの東洋諸航路は第三型のイギリス海運にとつてそれ程に重要ではないと言ふ兩國間の立場の相違が日本船のイギリス船に對する優位をもたらしたのであることを忘れてはならぬ。「日本貿易商は輸入に當つては現地買付または f・o・b 契約の取組を爲し、輸出に當つては c・i・f 契約を擇ぶことによつて常に自國の船舶に優先的に貨物を積込む。ここでは貿易商と銀行と船主とは仲間同志である。これに反して、イギリス

1) 2) Imperial Shipping Committee, p. 22, 34 ff.: 大阪商船譯, 30, 47頁以下。

第 1 表

		1920	1925	1930	1935
英領印度 ²⁾	イギリス船	76.7%	69.7%	64.7%	65.2%
	日 本 船	7.1	8.1	8.7	8.5
蘭領印度 ³⁾	イギリス船	33.04%	34.18%	31.84%	30.26%
	日 本 船	11.90	5.48	4.72	6.44
		1913~14	1924~25	1929~30	1934~35
盤谷 ⁴⁾	イギリス船	22.55%	39.57%	29.13%	30.08%
	日 本 船	0.79	9.52	8.78	8.42

支那航域に於ける日英船

第二卷 七一〇 第三號 一五四

商人は遠く本國にあつて、電話の一端に座して取引するにとどまる。貿易商と銀行と船主は相互に單なる顧客であつて、『海洋の自由』を通して貿易商は常に船籍を度外視する¹⁾といふ立場の相違を考へなくてはならぬ。

伊し、以上は豫め斷つて置いたやうに日本艦艇によつて基本的な東洋貿易航路に關してであつて、一般航路に於いては第二型の日本海運は、その歴史的立場の故に、到底第三型のイギリス海運に太刀打出るものではない。参考のために、英領印度・蘭領印度・泰を出入する船舶噸數の國籍別割合をそれぞれ第一四表として掲げて置く。

なほ、本節は説明の便宜上、主として定期船について叙述したが、日本不定期船の東洋航路の活動については、日本海運集會所調査「本邦社外船配船狀況調」等を参照りたい。

三 支那航域に於ける日英船

以上の序論を了へて愈々支那航域に關する本論に入るが、ここで、第一節に留保した支那航運の性格について簡単に述べて置きたい。

- 1) Imperial Shipping Committee, p. 99 ff. 大阪商船譯, 128頁以下。
- 2) Statistical Abstract for British India 各年版より作成。
- 3) Statistisch Jaaroverzicht van Nederlandsch-Indië より作成。
- 4) Statistical Year Book of the Kingdom of Siam; Annual Statement

古くから自足經濟で通つて來た支那は、外國貿易に對しては、終始消極的受動的態度をとり、それを「朝貢貿易」と稱してゐた。従つて、外國へ通ずる支那船は會典海禁などによつて著しく制限されて問題にはならなかつた。問題になり得たのは高々内陸的な内河沿岸航行船だけであつたが、この内陸的航運の在り方も所詮それ自體を確保出来なかつた。阿片戰爭による開國以來、海運に積極性を有する諸外國のために相次いで内河沿岸航行權を侵略されたからである。併し、この場合にも、航運に自主性を缺く支那は、外國船の來航または周航を寧ろ歡迎した。外國船は爲政者に莫大な關稅收入をもたらすばかりでなく、沿岸を荒す海賊船に比べて遙に信用があり、また支那海賊船を抑へて呉れるからである。¹⁾これは丁度外國商人が貿易決濟のために開港場にもたらした銀貨が、品位・重量の不統一のために煩しい土貨貨幣に比べて遙に便利であり、且つ信用があつたため、支那人間に好んで受入れられたのと同じものがある。だが、第一次世界大戰に於けるヨーロッパ諸外國船の引揚に氣をよくした支那航運業は、更にワシントン會議で關稅自主權を掌握して以來は、盛んに内河沿岸航行權の回收を計つた。併し、海運が立直るのは單に海運だけの問題ではなかつた。國民經濟がもつ頑固な自足的消極性と、船舶を不當に徵發して航運の發達を絶えず阻害する軍閥と、支那隨一の輪船招商局の腐敗が雄辯に告げる企業經營の伏魔殿式亂脈性等々、要するに、支那國民經濟の近代産業的展開に問題を藏してゐた。たとへ、外國より内河沿岸航行權を回收したとするも、回收後に外國船に取つて代るだけの十分な船腹を自身で手當し得ない支那であつた。²⁾かくして、最近に至るまで、外國航域並びに對外航路は勿論のこと、³⁾内河沿岸航路に於いても、支那船は外國船より遙に低位に置かされた。

of the Foreign Trade and Navigation of the Kingdom of Thailand
より作成。

1) 馬場鐵太郎、支那經濟地理誌、交通全編、大12、246~7頁。

2) F. F. A., Foreign Shipping in Chinese Waters, Chinese Economic

支那航域に於ける日英船

第二卷 七二二 第三號 一五六

さて、このやうな性格(第一型)を有する支那海運に對して、外國船——第二型の日本船と第三型のイギリス船——が如何なる態勢をとつてゐるか、これが本稿考察の中心問題であるが、ここで概括的立言をすれば、「支那に於けるイギリス海運の勢力は終始極めて強く、常に隣邦日本海運の前面に出てゐる。」

支那航域に於ける航權が早くからイギリスの支配下に置かれたことは、敍上の東洋航域一般と異なるところはなかつた。そしてまた、他の東洋航域と同じく、日本船はこゝでも活潑に動いてイギリス船と角逐した。馬關條約によつて支那内河沿岸航權を獲得するや、急足に支那航域に海運勢力を扶植し始めた。明治三〇年・三一年、大阪商船・大東汽船に長江航路補助を與へて以來、日本遞信省は引續き支那内河沿岸を航行する日本船を支援した。これが漸次イギリス海運の在支既得權益に對する侵食を意味したと言ふまでもない。けれども、それにも拘らず、イギリス海運の牙城は堅く、第一次世界大戰中と雖も優勢を持ちつづけ、その後においても日本海運を常に相當の距離に於いて引離してゐる。(第一五表參照)

第15表 支那海關出入船舶國籍別割合

	1905	1910	1913	1915	1920	1925	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936
イギリス船	48.28%	38.58	40.84	41.55	38.67	33.5	36.79	37.85	43.89	42.38	41.91	41.75	39.54
日本船	8.58	21.29	25.10	26.33	27.04	27.4	29.32	26.90	14.60	14.68	14.34	15.22	17.18
支那船	22.55	22.08	21.32	26.65	26.52	25.7	18.88	20.44	25.03	27.12	29.29	29.14	30.18

この數字は總噸數の割合を示す。支那船には成壳を含む。

Journal, Mar. 1931. p. 255.

- 3) F. Otte, Shipping in China and Chinese Shipping abroad, C. E. J., Feb. 1930. 所載統計參照。
- 1) 海關中外貿易統計年刊: China Year Book 等に據る。

では、何故に日本海運はイギリス海運を東洋航域で最も自國に近接する支那航域に於いて凌駕することが出来ないのか。先づ擧ぐられる理由は排日である。事實、一九二五年五卅事件・一九二七年山東出兵・一九二八年濟南事件等に於ける排日は日本の在支航權を破壊し、一九三一年の滿洲事變・翌年の上海事變に至つては特にこれが著しく、支那は反對に日本船を排斥することによつて航運を伸長した。これに對し、イギリス船は一九二五年の五卅事件・沙基事件、一九二六年の萬縣事件に因る打撃を別とすれば、その後は言ふに足る妨害に遭はず、第一五表の示すやうな順調な發達を辿つてゐる¹⁾。

固より吾々は社會的・政治的理由なるが故に排日を輕視するものではない。或る意味で支那では寧ろ社會的・政治的なものが最も大きな役割を有する。事實、本稿第二節に既掲した東洋航域の諸表はいづれも最近——殊に一九三一年以後——に於ける日本海運の進出を告げてゐるのに對して、支那航域ではこれとは逆に一九三一年前後より深刻な不勢に陥つてゐる。これは、正に排日以外の原因をもつてしては説明し難い事象である。だが、我々はこの排日の作用を重視する一方、他にも有力な原因を求めたい。そこで考へるのが、支那に於ける日英經濟權益である。

第一六表は權益と航運とが如何に緊密な關係を有するかを語る。北支に於いては日本船の勢力を、中南支に於いてはイギリス船の支配を知る。この場合、夙に支那全體を植民地化してゐるイギリスは全支を通計して日本船より遙に優位にある。

イギリス船が支那航域で優位を占める第三の、しかも最も根本的な理由は、本稿第一節で述べた兩國海運發展

1) 排日と海運に関しては、滿鐵・廣東對英經濟絕交運動(滿鐵調査資料84編): 日清汽船株式會社三十年史及追補、昭16: 日清汽船・揚子江航運に及ぼせる障害: 滿鐵・支那に於ける列國の海運勢力(滿鐵調査資料114編)等。

第 16 表¹⁾

	天 津		青 島		上 海		香 港	
	1927	1935	1927	1935	1927	1935	1927	1935
イギリス船	1,234 ^{千噸}	1,391	1,000	1,733	9,020	12,526	16,961	12,510
日 本 船	1,864	1,739	2,956	2,817	8,791	5,806	5,857	5,332
支 那 船	842	1,507	304	1,372	6,634	6,346	1,684	2,032
共 他 共 計	4,746	5,797	5,498	7,222	32,005	34,027	33,572	30,706

支那航域に於ける日英船

第二卷 七一四 第三號 一五八

段階の相違である。日本海運は自國産業と密接な關係を有する航路——從つて日本中心の外國航路——を主たる海外活動領域とするに對して、イギリス海運はこの段階を超え「海洋の自由」を主張するほど國際性に富み、第三國間航路にもその勢力を長く伸してゐる。これは支那航域にも優りはない。いま、等しく支那航域と言はれるものを外國航路と内國航路に分ち、更に外國航路を日支間航路と然らざる一般外國航路に分つて見るに、先づ日支間航路に於ける日本船の支配は壓倒的である。輕工業を主要産業とした初期の日本資本主義は、政治的・地理的關係からでもあるが、支那との貿易を重視して早くから日支間航路を開設し、その後漸次イギリス船を驅逐して今日の盛況を見てゐる。日支貿易の多くが支那をタアミナルとしない寄航船によつて行はれてゐる關係上、一般の出入港船舶統計からこれを十分に知り難いが、日支間定期航路に限つて見るとき、日本海運の優勢は絶對的である。しかるに、同じ外國航路でも日支間航路外の一般外國航路について見るとき、イギリス船は常に日本船を凌駕して居り、内國航路に至つてはその優位は一層甚だしい。第一七表がこの間の事情をよく語つてゐる。この表で特に興味のあるのは、外國航路・内國航路ともに日本船のイギリス船より劣勢である度合が特に内國航路に於いて著しいことで

- 1) 古川哲次郎、中國に於ける英國の海運勢力、海運175號。
 2) ここでは統計を省く。日本郵船・海運及經濟調査、昭和12(下)794頁、その他の統計參照。

第17表 支那諸港出入船舶航路別¹⁾

(1932年)

	外國航路		内國航路		合 計	
	噸 數	%	噸 數	%	噸 數	%
イギリス船	18,803	42.21	40,628	44.71	59,431	43.89
日本船	9,333	20.95	10,443	11.49	19,776	14.60
支那船	4,337	9.74	29,551	32.52	33,888	25.03

(1933年)

イギリス船	17,680	43.12	40,536	42.06	58,215	42.38
日本船	6,657	16.24	13,511	14.02	20,168	14.68
支那船	4,561	11.12	32,693	33.92	37,255	27.12

(1934年)

イギリス船	17,460	38.87	41,407	43.33	58,867	41.91
日本船	8,598	19.14	11,541	12.08	20,139	14.34
支那船	6,811	15.16	34,340	35.94	41,151	29.29

(1935年)

イギリス船	18,542	38.54	41,571	43.36	60,113	41.75
日本船	9,197	19.12	12,712	13.27	21,919	15.22
支那船	7,622	15.85	34,333	35.81	41,955	29.14

(1936年)

イギリス船	16,158	35.72	41,187	41.28	57,346	39.54
日本船	9,419	20.82	15,495	15.53	24,914	17.18
支那船	7,335	16.22	36,836	36.91	44,171	30.18

(1937年)

イギリス船	12,941	36.51	23,165	42.43	36,106	40.10
日本船	6,797	19.13	6,018	11.02	12,815	14.23
支那船	5,791	16.34	19,797	36.26	25,589	28.42

1) 海關中外貿易年刊各年版による。

支那航域に於ける日英船

第二卷 七一五 第三號 一五九

ある。内國航路のうち特に重要な長江航路については、紙面の都合上、叙述を省略するが、これは、日清汽船株式會社三十年史及追補 Imperial Shipping Committee, British Shipping in the Orient, 滿鐵天津事務所調査課、北支那港灣事情（北支經濟資料第四輯）その他を参照されたい。

四 結 言

之を要するに、支那航域に於いてイギリス海運の勢力が確強であり、日本海運の伸展が顯著でないのは、一つには彼我在支權益の程度に因り、最近には特に排日の障壁に基因すること甚だ大であるけれども、同時にまた、日英海運發展段階の相違についても考へなくてはならぬ。等しく支那航域と言ふも、日本をタアミナルとする外國航路に於いては、日本船が壓倒的に優勢であるに反し、その他の對外航路に於いては日本船は不勢である。これは、日本海運の現在の發展段階の然らしめてゐるところであつて、言はば第三國間航路にも等しい支那内河沿岸航路には日本海運は未だ十分伸び得ないのである。勿論、そこに扶植された日本權益は日本商船の活動を求めつゝあるけれども、日本基本産業の生存發展からすれば支那内國航路は副次的航路に近い。この領域に於ける航海は日本船にとつては對外貿易幫助のための航運といふよりも、「海運のための海運」であり、寧ろ、支那國內貿易幫助の航運である。しかるに、「海運のための海運」に於いては、日本海運はなほイギリス海運に遠く及ばない。根本的には生活水準の低位、最近一時的には圓爲替の低落に助けられ、日本海運は大に發展を辿つたとは言へ、その發展段階は、謂はゆる第二型の典型である。ところが、イギリスは第二型を超えて第三型であ

る。最近イギリス海運は、一つには政府の海運補助を請願するための宣傳からでもあるが、一般的凋落を傳へられ、特に東洋諸航路に於いては日本海運のために後退を餘儀なくされつつあると報ぜられてゐる。併し、それは決してイギリス海運の全面的後退または日本海運の全面的前進を意味するものではない。日本海運が前進したのは、主として日本基本産業にとつて本質的である貿易航路であつて、それを超えての外國間航路に於いてはイギリス海運の勢力は抜くべからざるものを有つてゐる。従つて、日英海運の勢力關係に關する限り、支那航域は決して東洋航域一般または世界海運市場からの例外でも何んでもない。ただ、一般の航域が夫々の國によつて法律的に内河沿岸航海を制限禁止してゐるに對して、支那では阿片戰爭以來、内河沿岸航行權を喪失して、外國船に航行の自由を許してゐるといふ相違がある。併し、我々としてはこの相違の故に却つて日英海運の勢力關係・發展段階を他の航域よりも一層明白に支那航域に於いて把へることが出來たのである。

もつとも、さうは言へ、我々は支那航域をば外國船にとつて無抵抗の水域と見てゐるのではない。最近、支那に強まつて來た國民的自意識または政策の主體性は、世界恐慌前後より起つた支那産業建設運動に副みて、幾多の斬新な航運振興法規の制定を見てゐる。¹⁾ 對外的には、一九二九年國民黨中央政治會議・一九三一年上海汎太平洋會議・一九三四年南京航政會議による内河沿岸航行權益の回收運動となつてゐる。支那航運業の癌である招商局の改組にも着手を見てゐる。當時、世界的風潮であつた産業合理化のためのカルテル運動も支那航業に採入れられてゐる。かくて、最近の支那航業は決して昔日のそれではなく、外國商船も單なる從來の態度でもつて支那航域に臨み得なくなつて來た。第一型の支那航運業が次第に第一型にとどまることを肯じなくなつたからである。

1) 2) Chu Chia-Hua (朱家驊), China's Postal and Other Communications Service, 1937. p.114~122.

従つてクラークの言をもつてすれば「今や支那航運の問題は支那に於ける外國船間の角逐の歸趨よりも、外國船全體に對して挑む支那航運業の攻勢にある。」この意味に於いて、確に、本稿の主題の如きも、從來とは可成り見方を變へる必要に迫られてゐると言へるのであるが、支那事變前に關する限り、支那には新しい健全な芽は萌しつゝ、なほ外國船の支配下にあつてこれを凌駕する力を有しなかつた。依然第一型を出ること能はず、その第一型の地盤に於いて展開されたのは第二型と第三型の勢力關係であつた。

終りに斷つて置きたいのは、本稿考察の範圍が支那事變に限定されてゐることである。それは本論で叙べてゐるやうに、本稿が専ら日英支三國の海運發展段階の考察から主題を取扱つてゐることに基く。

1) G. Clark, *Economic Rivalries in China*, 1932. p.41.